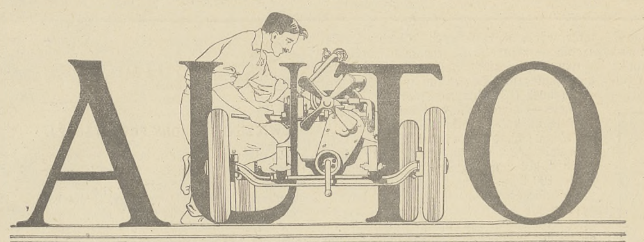
Numer dzisiejszy zawiera regulamin II. międzynarodowych wyścigów samochodowych w Strudze 1923.

№ 15. (Og. zb. № 29) WARSZAWA, 1-go SIERPNIA 1923 Rok II.

REDAKCJA: OSSOLIŃSKICH 6
(Automobilklub Polski) Tel. 96-54.
Redaktor przyjmuje we środy od 5—7
ADMINISTRACJA: AL. JEROZOLIMSKA 32
TEL. 258-03.
Konto czekowe P.K.O. № 4764
Dyrektor na Francję:
P. JACQUES, PARYŻ XV.
22, Rue Lacretelle

Administr. czynna od godz. 9—1 i 3—7
Redaktor: W. KRUSZEWSKI
Dział techniczny prowadzi:
STANISŁAW SZYDELSKI
Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne



AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

CENA NUMERU **3000** MKP.
Zagranicą 90 cent. franc.
Prenumerata wraz z przesyłką:
kwartalnie . . . . . . 15000 mk.

OGŁOSZENIA:

1/1 strona	750,000 mk.
1/2 „	400,000 „
1/4 „	250,000 „
1/8 „	150,000 „
1/16 „	100,000 „
1/32 „	60,000 „
1/64 „	35,000 „
Ogłoszenia drobne	25,000 „

Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej
Podwyżka cennika ogłoszeń obowiązuje wszystkie już zlecone ogłoszenia od dnia zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

Unormowanie ruchu pieszego

Niema samochodziarza ani motocyklisty, któryby nie uskarżał się na niezaradność publiczności przy przechodzeniu ulic oraz na niesumienność i głupotę woźniców, którzy igrają z życiem swojem i automobilistów jadąc zawsze w sposób urągający wszelkim przepisom i zdrowemu rozsądkowi. Mimo tego zło nie umniejsza się owszem przeciwnie kmiotek nasz nabierając politycznego uświadomienia staje się coraz złośliwszym i nigdy prawie nie ustąpi z drogi, myśląc zapewne „a niech se tam pocekojom nieco, co im tak spieszno!"

Twierdzę, że z wyglądu publiczności przechodzącej w Warszawie przez ulice możnaby sądzić, że są to sami astronomowie i geologowie. Część mianowicie patrzy przechodząc przez ulicę na ziemię jak gdyby badała ustrój geologiczny, inni znowu patrzą w niebo wypatrując gwiazd! Istoty te snujące się wolno przez jezdnię wprowadzają człowieka we wściekłość! Może powie ktoś „no to trzeba wolno jeździć!" Jest to racja, ale wtedy pocóż samochód jeżeli mam nim jechać z szybkością żółwia—szkoda wtedy benzyny i gum — zresztą na niektórych ulicach najwolniejsza jazda nie pomoże, po kilku jazdach psuje się sygnał od ciągłego trąbienia a publiczność jak zwykle urządza sobie na jezdni pogawędki i spacery. Ciekaw jestem coby powiedzieli niektórzy gdybym tak urządził sobie przejażdżkę samochodem po chodniku. Podniósłby się gwałt, wezwa—noby posterunkowego, spisanoby protokuł i dostałbym się do dzienników—czemuż to nikt nie podnosi gwałtu gdy przechodnie spacerują sobie po jezdni. Przechodzenie przez jezdnię powinno być dozwolone tylko na skrzyżowaniach. Obserwowałem w Paryżu ciekawy fakt, oto warszawiacy spacerujący z taką nonszalancją przez jezdnię, skoro dostaną się do Paryża staną się zaraz innymi ludźmi—przed każdym krokiem po za chodnik oglądają się przezornie na wszystkie strony i zachowują się tam jak zupełnie cywilizowani ludzie. Ci sami wróciwszy do Warszawy przechodzą znów postaremu ulice myśląc przez ten czas o akcjach, spadku waluty i Bóg wie o czem, tylko nie o tem, iż właśnie przechodzą przez teren przeznaczony właściwie dla pojazdów. Mamy już dzięki Bogu rozporządzenia o karaniu tych którzy jadą niewłaściwą stroną drogi lub też stawiają przeszkody z kamieni i t. p, teraz jeszcze trzeba koniecznie uregulowania sprawy przechodzenia przez ulicę. Tembardziej, że ruch samochodowy rośnie z dnia na dzień. Przypuszczam, że gdyby kilku takich pasażerów urządzających sobie na ulicy giełdę lub miejsce spacerowe porządnie ukarać i ogłosić to w gązetach to możeby to po kilku latach przynajmniej pomogło. Inaczej mnożyć się będą wypadki a najcierpliwsi i najspokojniejsi kierowcy dostaną po pewnym czasie rozstroju nerwowego.

Stanisław Szydelski



Sekretarjat Klubu uprzejmie prosi pp. Członków o niezwlekanie z opłacaniem 8 złotych polskich składki za kwartał bieżący, wnosząc należność do Kasy Klubu lub też na konto czekowe Nr. 1648 w P. K. O. w Warszawie.

Na posiedzeniu Komitetu Automobilklubu Polski w dn. 27 czerwca r. b. wybrany został na członka Klubu p. Harold Lister Farguhar, Sekretarz Poselstwa Angielskiego w Warszawie.

DZIAŁ URZĘDOWY

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych według nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO KIELECKIE

1) Serweciński Zygmunt Nr. pozwolenia 58. 2) Wierzbicki Józef 59. 3) Kotowski Bolesław 60. 4) Konopiński Stanisław 61. 5) Szewczyk Antoni 63. 6) Szczęsny Feliks 64. 7) Wobryło Wiktor 65. 8) Kruk Stefan 66. 9) Bogdanowicz Florjan 67. 10) Cwiertnia Wojciech 68. 11) Jurkowski Piotr 69. 12) Elman Józef 70. 13) Materniat Zygmunt 71. 14) Czekala Juljan Michał 72. 15) Sypniewski Stanisław 73. 16) Duda Edward 74. 17) Polak Józef 75 18) Pasek Zygmunt 76. 19) Karczmarczyk Ryszard 77. 20) Zyfert Bronisław 78. 21) Zontek Franciszek 79. 22) Zagrodzki Aleksander 82. 23) Dydak Władysław 83 24) Łata Aleksander 84. 25) Materka Zygmunt 85. 26) Babiński Tadeusz 86. 27) Gleszer Wiktor 87. 28) Strömczak Bogdan 88. 29) Maroński Wacław 89. 30) Górka Bronisław 90. 31) Starszak Piotr 91. 32) Kotwicki Jan 92. 33) Dziechciarek Stanisław 93. 34) Karmazyn Michał 94. 35) Pniak Jan 95. 36) Baradziej Piotr 96. 37) Dobrołęcki Teofil 97. 38) Jeziorowski Stanisław 98. 39) Weiss Eugenjusz 100. 40) Pawłowski Mieczysław 101. 41) Włodkowicz Feliks 102. 42) Tereszkowski Gustaw 103. 43) Jasnorzewski Stefan 104. 44) Graman Jan 105. 45) Wójtowicz Marcin 106. 46) Radecki Edward 107. 47) Leginowicz Józef 109. 48) Muchorski Stanisław 110. 49) Tucholski Leon 111. 50) Zołtak Jan 112. 51) Czernik Roman 114. 52) Tadler Czesław 115. 53) Śliwiński Czesław 116. 54) Dmoch Zygmunt 117. 55) Wojcieszko Karol 118. 56) Zieliński Leon 119. 57) Wrześniewski Stanisław 120. 58) Piotrowski Franciszek 121. 59) Kaputa Władysław 122. 60) Gutyra Mikołaj 123. 61) Seip Kazimierz 124. 62) Jarczewski Piotr 126. 63) Lipiński Stanisław 127. 64) Osada Tomasz 128.

Śmigło i profil kroplowy

Niesłychany w dziejach żadnego wynalazku rozwój lotnictwa w ciągu ostatniego dziesiątka lat, nie pozostaje bez wpływu na pokrewne środki lokomocji i przyczynia się w wielkiej mierze do postępu w ich budowie. Wpływ lotnictwa jest tak silny, że burzy częstokroć utarte formy konstrukcji i przekształca je zupełnie.

O sile tego wpływu świadczy dobrze fakt, że nie oparł mu się nawet automobilizm, najniechętniej przyjmujący wszelkie zasadnicze zmiany w konstrukcji, dzięki czemu nie zmieniała się ona, wciąż tylko się udoskonalając.

Nic więc dziwnego, że cały świat automobilowy śledzi z zaciekawieniem ostatnie wyniki prac teoretycznych i praktycznych różnych konstruktorów, którzy zachęceni kolosalnym sukcesem lotnictwa pragną tak przekształcić samochód z pomocą techniki lotniczej, aby podnieść jego wydajność, zmniejszając zarazem kosztem eksploatacji.

Te dwie rzeczy, tak trudne do osiągnięcia nawet z osobna, pragną oni zdobyć przez zastosowanie innego środka popędowego a mianowicie śmigła lotniczego, oraz przez nadanie samochodowi takiego kształtu by stawiał jaknajmniejszy opór powietrzu podczas ruchu.

Idea powyższa nie jest nową. Jeszcze na kilka lat przed wojną światową czynione były podobne projekty. Jako jeden z udatniejszych przytoczę tu projekt Francuza, inżyniera lotniczego Ernoult'a, podany przez niego w piśmie „L'Aviation de Demain" w roku 1910. Był to projekt samochodu o silniku i przekładni umieszczonych z tyłu oraz karoserji o specjalnym kształcie.

Niski poziom techniki lotniczej przed wojną sprawił, że projekty te nie znalazły urzeczywistnienia, pozostając tylko na papierze.

Dopiero zakończenie wojny dokonało przełomu. Pod koniec roku 1920, spotykamy się z pierwszemi realizacjami nie nowych pomysłów — z samochodem śmigłowym Francuza Leyat'a i samochodem kroplowym Niemca — Rumplera.

— — — — — — — — — — — — —

Przez zastosowanie śmigła lotniczego unikamy konieczności wprowadzenia do konstrukcji samochodu takich elementów jak: sprzęgło, skrzynka przekładniowa, wyrów-

Szkoła samochodowa Y. M. C. A. w Łodzi

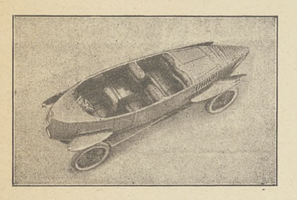
Szkoła ta założona została w Łodzi przez Komitet polskiej Y. M. C. A. za inicjatywą przemysłowca łódzkiego pana dr. Grohmana i p. inż. Wagnera, zaangażowanego na stanowisko dyr. tejże szkoły. Zastępcą dyr. szkoły jest p. Sidorak b. lektor szkoły amerykańskiej Y. M. C. A. w Warszawie. Dzięki energji i zabiegom pp. inicjatorów i p. Sidoraka szkoła rozwija się bardzo pomyślnie obejmując obecnie 200 uczni.

Wobec palącego braku szkół samochodowych w Polsce witamy z uznaniem tą nową placówkę wiedzy samochodowej życząc jej jak najlepszego i szybkiego rozwoju.



Nowowybudowana szkoła samochodowa w Łodzi.
Jeden z kursów wraz z dyrekcją i nauczycielami.

nywacz, wszelkie przeguby, wały etc. gdyż śmigło można wprost osadzić na wale silnika. Takie bezpośrednie złączenie środka popędowego z silnikiem jest nie do po-



Samochód kroplowy inż. Rumplera.

myślenia w samochodzie normalnym, gdyż tam chcąc na chwilkę zatrzymać maszynę musielibyśmy zatrzymać silnik, a potem znów go rozruszać. Tymczasem śmigło lotnicze ma tę zaletę, że przy wolnych obrotach silnika, nie powoduje jeszcze ruchu popędzanej przez się maszyny. Dzięki temu właśnie unikamy konieczności wprowadzania sprzęgła tembardziej, że śmigłowiec nie posiada skrzynki biegów.

To wszystko powoduje ogromną łatwość w prowadzeniu wozu o śmigłowym napędzie, gdyż ogranicza się ono do kierowania, hamowania i regulacji dopływu mieszanki.

Kilka poniższych konstrukcji da nam wyobrażenie o budowie śmigłowców. Ogólnie można powiedzieć, że samochód śmigłowy jest to wóz lekki i szybki o konstrukcji, w porównaniu z samochodem normalnym znacznie uproszczonej, co zmniejsza koszta wyrobu i co najważniejsze wóz jest oszczędny dzięki racjonalnemu wyzyskaniu mocy silnika.

Wspomniany powyżej śmigłowiec Leyat'a był przez konstruktora opracowany i ulepszany od roku 1913. Obecnie przedstawia się następująco:

Kadłub konstrukcji zbliżonej do lotniczej o specjalnym kształcie, stawiającym mały opór powietrzu, mieści w sobie 2 osoby oraz lekki bagaż. Z przodu kadłuba umieszczony jest silnik motocyklowy, chłodzony powietrzem, napędzający śmigło czteroramienne, wirujące w obręczy z siatką ochronną. Cały wózek wspiera się na czterech tarczowych, aluminjowych kołach. Zawieszenie — z przodu na resorach cantilever, z tyłu amortyzator sprężynowy. Kierowanie uskutecznia się kołami tylnemi za pomocą linek (oś tylna zaczepiona w jednym punkcie — kierowanie całą osią). Hamulce działają na koła przednie i silnik.

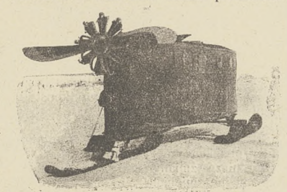
Waga śmigłowca wynosi 225 Kg. Rozstawienie kół z przodu 1 m 40, z tyłu 1 m. Rozstęp kół 2 m 95. Szybkość maxymalna około 100 kmg.

Współcześnie ze śmigłowcem „Leyat", pojawił się śmigłowiec konstrukcji angielskiej. Kształtem swym przypominał on normalny samochód sportowy. Śmigło miał umieszczone z przodu i osiągał podobno szybkość do 150 km./g.

Najnowszą konstrukcję stanowi obecnie śmigłowiec francuskiej fabryki śmigieł lotniczych „Ratier". Jest to duża maszyna wiele się różniąca od wózka Leyat'a.

Kadłub konstrukcji aluminjowej, także o kształcie dającym minimalny opór, zawiera pomieszczenie dla 2-3 osób. Z przodu w kadłubie mieści się czterocylindrowy, chłodzony wodą silnik „Janvier", dający przy 2250 obr/min. aż 68 KM. Śmigło napędzane jest przy pomocy kół zębatych.

Karoserja przymocowana do ramy wykonanej z duraluminjum. Zawieszenie uskutecznione z przodu na resorach prostych, z tyłu cantilever. Koła są typu motocyklowego. Kierowanie normalne samochodowe — ślimakiem kołami przedniemi.



Autobus-sanie pędzony śmigą lotniczą.

Całkowita długość wozu wynosi 5 m. a szerokość 1m. 45. Waga 800 kg Szybkość maxymalna 150 km/g, normalna 60—120 km/g.

Śmigłowce „Ratier" są już budowane na sprzedaż. (c. d. n.)

Marjan Krynicki.



ĆWICZENIA OBRONY POWIETRZNEJ.

Londyńska Brygada obrony powietrznej rozpocznie ćwiczenia doroczne w Nunstantou w sierpniu i wykona łącznie z królewskiemi eskadrami lotniczemi manewry, które będą możliwie przyrównane do warunków wojennych.

Oddziały inżynierji tej Brygady obsadzą reflektory i radjo. Artylerja przeciw lotnicza na samochodach będzie poszukiwała i ścigała nieprzyjaciela.

„MOTOCYKLE" POWIETRZNE. APARATY „BABY" PO Ł 150 DLA KRÓLEWSKIEGO LOTNICTWA.

Pewna ilość samolotów z silnikami 3½ K. M. ma być dostarczona dla szkoły szybowania lotnictwa królewskiego w Upavon, niedawno założonej w Anglji.

Te „motocykle powietrza" zostały zbudowane przez W. O. Manning'a dla ministerjum lotnictwa. Ministerjum chce określić zdolności dynamiczne małych aparatów w zamiarze ich zpopularyzowania.

Cena rynkowa tych małych maszyn byłaby w przybliżeniu Ł 150.

Mały silniczek zdolny jest podnosić ciężar 360 lbs ang. i jedna z maszyn obciążonych „Wren" latała z szybkością 50 mil. godz.

SYNDYKAT LOTNICZY WE WŁOSZECH.

Grupa finansistów zakłada w Rzymie Towarzystwo „Aero Express", którego zadaniem będzie uruchomienie komunikacji powietrznej we Włoszech. Dyrektorem administracyjnym „Aero Express'u" jest admirał Del Barosenator i były minister marynarki.

Towarzystwo to zamierza również uruchomić połączenie Brindisi — Grecja.

KOMUNIKACJA POCZTOWA NOWY YORK-SAN FRANCISKO.

5 lat czynne połączenie pocztowe wykazało w wielu miesiącach 100 proc. regularności (zaś średnio 93 proc.)

Zarząd poczty lotniczej znajduje się w Waszyngtonie przy Ministerstwie Poczt. Na czele jego stoi pułkownik Henderson. Personel liczny składa się z 390 ludzi w czem 39 pilotów. Dziennie leci 20 aparatów po 10 w każdą stronę. Rezerwę stanowi 70 aparatów a 25-30 znajduje się w naprawie. Zapas silników dochodzi do 500 sztuk.

Piloci obsługują stale te same aparaty. Pensja pilota wynosi 45000 dolarów rocznie. (2000 zasadniczej pensji i 5-7 dolarów od kilometra)

W czwartym roku doręczono 43,000,000 listów; kredyty na poczte lotniczą uczyniły 1,900,000 dol. czyli 1⅕ proc. kredytów pocztowych.

WZROST CZASU ŻYCIA PŁATOWCA.

Przed paru jeszcze laty (do 1918 roku) trwałość płatowca liczyło się na kilkadziesiąt godzin. okecnie płatowce komunikacyjne są znacznie więcej długotrwałe.

Tak np. Breguet 141-2 stosowany przez C. M. A. przebył od 20 stycznia 1920 roku 52500 klm. wciągu 355 godzin lotu.

Inne płatowce komunikacyjne dosięgły również 300 godzin lotu i pracują pomyślnie w dalszym ciągu.

Aparaty metalowe liczby te przekraczają wielokrotnie.

EKSPANSJA NIEMIECKICH LINJI LOTNICZYCH.

W roku bieżącym projektowane jest uruchomienie następujących 5 linji.

1. Bremen Magdenburg-Lipsk-Praga czeska Konstantynopol.
2. Bremen-Magdenburg-Lipsk-Drezno-Wrocław-Odessa.
3. Skandynawja-Berlin-Lipsk-Norynberga Monacrhjum-Wiedeń.
4. Kolonja - Berlin - Warszawa - Petersburg
5. Hamburg - Berlin - Królewiec - Moskwa Charków-Angora.

Linje te obsługiwane będą przez nowe aparaty, gdyż wymaga tego ustawa subsydjalna

GRAND PRIX „MOTOAVIATEK" WE FRANCJI.

Dziennik paryski „Petit Parisien" zorganizował zawody motoavietek to jest płatowców o bardzo słabym silniku. Pierwsza nagroda wyznaczona została 100,000 franków, druga 20,000 franków i trzecia 5000 franków.

Każdy z zawodników chcąc uczestniczyć w ubieganiu się o te nagrody musiał przebyć przestrzeń conajmniej 300 km. do czego otrzymał tylko 20 kg. benzyny. Motoavietka która przebyła największą liczbę kilometrów ponad 300 otrzymała nagrodę.

Do zawodów zapisali się następujący piloci:

Wycieczka do Fajsławic

Tow. Omnium-Automobile w Warszawie, zaproponowało mi wypróbowanie samochodu marki Renault 6 KM. Z przyjemnością zgodziłem się na to znając wysoki poziom wyrobów marki Renault. Ponieważ chciałem samochodzik ten wypróbować dokładnie więc pogodziłem przyjemne z pożytecznem i postanowiłem złożyć na nim wizytę WPP. Florkowskim w Fajsławicach (koło Piask). Jedzie się tam cały czas szosą lubelską a więc względnie dobrą, a cała odległość wynosi 205 km. to jest przestrzeń wystarczającą do wypróbowania samochodu.

W niedzielę dnia 15 b. m. raniutko o 6.tej oglądnąłem raz jeszcze wóz, który otrzymałem w sobotę popołudniu—nasmarowałem zapomocą Tecalemitu wszystkie smarownice co dzięki temu bajecznemu wynalazkowi trwało tylko 3 minuty, napełniłem zbiornik z benzyną do pełna, zabrałem matkę, a z nią pojechałem jeszcze po p. Doncieux dyrektora tow. Omnium-Automobile, który po długich prośbach zgodził się też jechać z nami. Chodziło mi bardzo o jego obecność podczas tej jazdy by w razie wypadku mógł sam naocznie stwierdzić jak to się odbyło. Oczywiście niemniejszą rolę grała tu chęć posiadania tak miłego i nieocenionego towarzysza jakim jest p. Doncieux.

Samochód 6-cio konny Renault jest naprawdę cackiem. Posiada wszelkie cechy dużego samochodu: rama normalna z fałszywą ramą na silnik; rozstawa kół 1 m. 150 cm, rozstawa osi 2 m. 450, całkowita długość samochodu wynosi 3 m. 200, szerokość 1 m. 370 cm. Resory przednie eliptyczne 800 mm. długości i 40 mm. szer. resor tylny jest jeden poprzeczny długości 1 metr i szer. 40 mm.

Silnik o cylindrach odlanych w bloku, zawory nachylone, z jednej strony. Średnica 58 mm. skok 90, objętość cyl. 950 cm. Rozrząd zapomocą trybów helikoidalnych. Smarowanie zapomocą pompki trybowej. Zawartość oliwy w karterze 3 litry. Chłodzenie wodą zapomocą termosyfonu, dwie chłodnice specjalnego typu Renault, umieszczone po obu stronach za silnikiem. Zapał zapomocą magneto. Rozpylacz syst. Renault z samoczynnym hamowanym dopływem powietrza. Zbiornik umieszczony przed kierowcą pod przegrodą. Zawiera 20 litrów benzyny. Do oświetlenia służy „Dynamotor" który jednocześnie nabija akumulatory i służy do startowania.

Skrzynka biegów, osłona wału Kardana i most tylny tworzą jeden blok. Sprzęgło stożkowe odwrotne. Skrzynka biegów posiada trzy biegi w przód i jeden wstecz. Stosunek obrotów: przy 1000 obrotach silnika wał Kardana robi przy pierwszej przekładni 280 obr. przy drugiej 526 obr. zaś przy trzeciej bezpośredniej 1000 obr. Przeniesienie mocy silnika odbywa się za pomocą wału Kardana opatrzonego w jeden tylko przegub. Popychanie i reakcje pochłania osłona wału Kardana. Tylny most składa się z dwu muszli stalowych i dwu trąbek z prasowanej stali wciśniętych i zanitowanych w muszle. Tryby napędu z żelaza Gleasona.

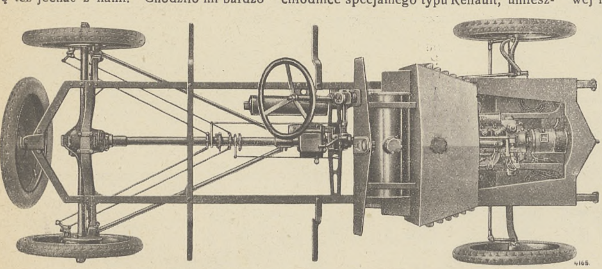
Dwa hamulce działające na koła tylne. Kierownica zapomocą śruby bez końca z prawej lub z lewej strony, wedle zamówienia. Oś przednia z kutej stali. Nawoźnia śliczna. Dwa siedzenia z przodu i jedno z tyłu. To tylne jest nieco mniej wygodne z powodu tego, iż wszelkie wstrząsy więcej się na niem odczuwa. Koła tarczowe wymiaru 700×80 (26×3). Waga samego podwozia 425 kg. z na woźnią zaś narzędziami i kołem zapasowem czyli gotowy do jazdy 720 kg.

Wszystkie smarownice zastosowane do Técalemitu (p. Nr. 2. Auta z roku 1923).

Wyjechaliśmy z Warszawy 6-17. Pogoda cudna silnik pracuje znakomicie — wycieczka zapowiada się więc wspaniale. Zaraz za Wawrem mamy wątpliwości co do kierunku drogi; zapytana dziewczyna wskazuje nam fałszywy kierunek bo szosę prowadzącą do N. Mińska, jednak po kilku kilometrach pytamy raz jeszcze jakiegoś podróżnego, który nas naprowadza na dobrą drogę. Tracimy siedem minut na błądzenie i 6,45 jedziemy drogą właściwą. Szosa nieźla więc puszczam maszynę i zaczynamy stopować kilometry. Pierwszy 55 sek. czyli średnia 65 km. godz. Następnie 52 sek. czyli 69 km. godz. dalej 48 sek. czyli 75 km. godz, i t. p. W Kołbieli jesteśmy 7-30, w Garwolinie 7-49 czyli na przebycie 20 kilometrów Kołbiel-Garwolin zużywamy tylko 19 minut. W Moszczance 8-27 (42 km. w 38 minut), Przez cały czas zmieniam bieg na drugi raz na torze za Wawrem dla oszczędzenia resorów gdyż przejazd wyłożony fatalnym brukiem, drugi raz na najdłuższej górze pod samym Lublinem, zresztą wszystko trzecim biegiem.

W Lublinie poszukiwania za benzyną, wskazują nam garaż „Przyszłość" przy ul. Namiestnikowskiej. Wjeżdżamy tam, okazuje się, że właściela niema. Wreszcie po długich prośbach wydają nam benzynę, ale możemy nabyć tylko 8 albo 16 kg. Na moje zapytanie dlaczego taka norma wyjaśnia mi sprzedający, iż mają bańkę 8-mio kilową i tak tylko mogą sprzedawać gdyż wagi niema. Nie pomaga moje tłumaczenie iż w bańce można sprzedawać benzynę tylko na litry gdyż waga benzyny w tej samej bańce jest zawsze różna w zależności od ciężaru gatunkowego benzyny, obywatelów jest nie do przegadania. W końcu liczą nam horendalną cenę 15000 Mk. za kilogram. Tak to biedny automobilista podróżujący po Polsce już w wojewódzkiem mieście Lublinie narażony jest na duże poszukiwania — cóż mówić o mniejszych miastach. Że też żadne Towarzystwo wskze jak „Oleum", „Nobel" lub t. p. nie zorganizuje stacji benzynowych przyj najmniej w większych miastach!

Dolewamy przy tej sposobności nieco oliwy do silnika i o godz. 10-50 opuszczamy Lublin. Zaraz za Lublinem mamy pecha, oto wyciągamy z lewej przedniej opony



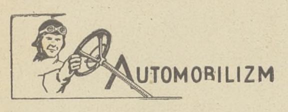
Podwozie 6-konnego sam. Renault. (Widok z góry.)

Barbot na motoavietce Devoitine, 2. Bosoutrot (Farman), 3. Doret (Devoitine), 4. Mineau (Moineau), 5. Goegel (Carmen Simsplex), 6. L. Coupet (Farman), 7. Drouhin (Farman) 8. Thoret (Bréguet) 9. Finat (Devoitine) 10. Bojshardy (Boishardy.)

Loty odbyły się dnia 15 lipca. Wygrał nagrodę Petit Parisien'a Lucjan Coupet na monoplanie Farman przelatując przestrzeń 310 km. w 4 godz. 47 min. 17 sek.

Z 18 zgłoszonych tylko 7-miu odleciało a jeden Coupet doleciał. Pzyczyną tak marnych wyników była nieodpowiednia pogoda i zepsucie się silników aż u 6 zgłoszonych, którzy wskutek tego nie stanęli do zawodu.

Drugą nagrodę otrzymał Barbot za wspaniałe loty mimo tego że nie przeleciał pełnych 300 kilometrów.



RAID NAOKOŁO FRANCJI.

27 kwietnia do 16 maja 1923. 3500 km.

Raid ten zorganizowany przez Francuski Klub motocyklowy i redakcję francuskiego Auta obejmował 13 etapów: Boulogue, Lille, Sedan, Strassburg, Besançon, Lyon, Grenoble, Nicea, Marsylja, Tuluza, Bordeaux, Nantes Le Mans.

Jak widzimy w porównaniu do polskiego raidu, który przy 2059 km. obejmował tylko sześć etapów nie był raid ten nadzwyczaj trudnym.

Wyniki:

Motocykle 250 cm: Bignin (Soyer) 4 pk; 2 Fayard (Soyer) 186 pk.

Motocykle 350 cm: 1. *ex aequo* Reynartz, Renier, Hufkens, (Gillet) Stanten (D. F. R.) bez pk. 5. Pierre (D. F. R.) 2 pk: 6, Gheuet (Gillet) 52 pk.

Motocykle 500 cm: 1 *ex aequo* Bernard (Gnome et Rhone) Bergotti Griffen, Berenger (B. S. A.) bez pk; 7. Nass. 58 pk.

Motocykle 750 cm: 1. Lambert (Gnome et Rhone) 157 pk.

Motocykle z przywózkiem (1000 cm: Vulliamy (Harley-Davidson) 54 pk.

Cyklekary 75 cm; 1. *ex aequo* Pna Vielette Moriss, Hibbert (Benjamin) Cósure, Ean Baurens, Camuses, Laville (Peugeot) Bossebœf (Fournier) bez pk.

Cyklekary 1100 cm; 1. *ex aequo* Senechal (Senechal) Allavoine, Huret (Benjamin) Desvaux, Casse (Salmson.)

Samochody;

1000 cm. 1. *ex aequo* Pernette, Lejeune (B. N. G. Battagliola (Benjamin) 3384 pk.

1500 cm. 1. Boulmier (Gobron) 3484 pk; 2. Mac Donald (Calthorpe) 3434 pk.

2000 cm: 1. *ex aequo* Toussaint (Schneider), Pranville (La Ponette), Moriceau, Auclair (Talbot), de Marne (Bignan) 3316 pk.

Ponad 2000 cm. 1. Redon. 425 pk; 2. Jacqout 3414 pk; Chabeau 410. (wszyscy trzej na Berlietach.

GRAND PRIX AUTOMOBILKLUBU FRANCJI.

Pismo „*Genie Civil*" z dnia 7 b. m. podaje ciekawe dane co do szybkości średnich uzyskanych w latach poprzednich. Oczywiście nie można ich przyrównywać dosłownie gdyż uzyskane one zostały na różnych torach i wedle rozmaitych regulaminów.

1906 Renault...	uzyskał szybkość średnią	101,3 km. godz.
1907 Fiat...	„	113,6 „ „
1908 Mercedes...	„	111,3 „ „
1912 Peugeot...	„	110,3 „ „
1913 Peugeot...	„	116,2 „ „
1914 Mercedes...	„	105,6 „ „
1921 Deuesenberg...	„	125,7 „ „
1922 Fiat...	„	127,7 „ „
1923 Sunbeam..	„	121,4 „ „

Jakieby nie były osiągnięte rezultaty to trzeba pamiętać, że roku tego osiągnięto bajeczne wyniki co do wytrzymałości silników dając im 6000 obrotów na minutę i to przy kompresji 6 do 7 atm. podczas 800 km. drogi. Osiągnięto przytem dwulitrówką te same rezultaty co dwa lata temu trzylitrówką. A zresztą podczas tegorocznego Grand Prix jedno okrążenie przebył Fiat z szybkością 142,2 km. godz. Ten sam samochód Fiat prowadzony przez Bordino w Tours uzyskał na prostej drodze 197 km. godz. Wynik ten został stwierdzony przez Automobilklub Francji.

PROTEST WŁAŚCICIELI FORDÓW W ANGLJI.

Z Manchesteru donoszą iż angielskie towarzystwo właścicieli Fordów odbyło w Manchesterze zgromadzenie by zaprotestować przeciw systemowi opłat zastosowanemu za samochody Ford (jeden funt szt. za jednego konia parowego).

Postanowiono wrazie nie uwzględmienia ich życzeń zamanifestować masowo w Londynie przez zatamowanie komunikacji. Ponieważ w Anglji jest około 50000 właścicieli Fordów więc byłaby to ładna historja gdyby tak naprawdę wszyscy na raz wyruszyli na ulice Londynu.

Ciekawa też była inna rzecz jaką stwierdzono na zebraniu—oto właściciele Fordów skarżą się że przy przybyciu do garaży lub hoteli narażeni są na zniewagi i złe traktowanie ze strony służby hotelowej i garażowej jako posiadacze tak tanich wehikułów.

ZAWODY SAMOCHODOWE w SAN SABASTJAN

W wielkich międzyn. zawodach samochodowych w San Sebastjan nagrodę szybkości zdobył Francuz Guyot na samochodzie Rolland-Pillain. Bliższe szczegóły podamy w nast. numerze.

W SPRAWIE PRAGI-GRAND BIORĄCEJ UDZIAŁ W RAIDZIE 1923 R.

Dyrekcja Czeskomorawskiej Fabryki (Dział samochodowy) prosi nas o sprostowanie wiadomości podanej w Nrze 175 Rzeczpospolitej gdzie zostało mylnie ogłoszone jakoby samochód ów musiał być pzed raidem czeskim poprawiony (złamana fajka przy przednim resorze). Notatka ta na szczęście nieodpowiada prawdzie gdyż jak twierdzi zarząd fabryki samochód z takim defektem nie mógłby ruszyć w drogę z Warszawy do Pragi dnia 24.VI. i zostać natychmiast po przybyciu przyjęty przez Komisję sportową Autoklubu R. C. S. Raid czeski zaczął się 25.VI. a nie jak to ogłoszono w Rzeczypospolitej dnia 26.VI.

Dyrekcja Czeskomorawskiej przysłała nam też łaskawie Numera praskiej gazety „NARODNI LISTY" Nr. 192 z dnia 15 lipca 1923 oraz dziennika „Deustche Zeitung Bohemia" z dnia 14 i 15 lipca w których są zamieszczone bardzo ciekawe i sympatyczne opisane wrażenia osady samochodu Praga-Grand z polskiego raidu. Podnoszą oni znakomitą organizację raidu i piękność okolic przez które z raidem przejeżdżali.

Jednocześnie zaznaczamy iż klisza umieszczona w Nrze 14 Auta na stronie 2-ej przedstawia właśnie samochód Praga-Grand z obsadą 5 osób przy mijaniu finishu pod Garwolinem. W tygodniku „Świat" Nr. 28 podpisano pod tem samem zdjęciem mylnie, iż przdstawia ono samochód Austro-Daimler z kierowcą Liefeldtem.

Wogóle Czesi na raidzie zaprezentowali się bardzo sympatycznie i miło, budząc powszechne sympatje, dlatego też z przyjemnością czynimy zadość prośbie Czeskomorawskiej Fabryki i mamy nadzieję, że po załatwieniu sprawy Jaworzyny będziemy mogli z niemi wejść na stałe w bliższe stosunki sportowe.

MOTOCYKLIZM

WYŚCIGI CYKLISTÓW I MOTOCYKLISTÓW W ŁODZI.

W uzupełnieniu wiadomości podanej w Nrze 14. Auta donosimy iż zapowiedziany bieg torowy o mistrzostwo Armji na rok 1923 nieodbędzie się z tego powodu, że zapóźno go ogłoszono a każdy zawód o mistrzostwo wymaga pozwolenia i zatwierdzenie przez p. Szefa Sztabu Gen. w porozumieniu z Oddz. III Szt. Gen.

BELGIJSKIE „GRAND PRIX" MOTOCYKLOWE.

Wygrywają: Indjan w kategorji 500 cm; F. N w kategorji 350 cm. i Rex Acme w kategorji 250 cm.

Zawody odbyły się Namur. Długość toru wynosiła 14 km. 200. Okrążeń 30, 28 i 20 stosownie do kategorji. Udział brało 35 uczestników.

Kategorja 500 cm.: Dixon (Indjan) przebywa 426 km. w 4 godz. 19 min. 39 sek. Średnia szybkość 97 km. 800 na godz.; 2. Stobart. (Sarolea) w 4 godz. 39 min. 55 sek.

Kategorja 350 cm: 16 uczestników. 1. Huynen (F. N.) 2. Lelvigne (Rush), 3. Clapham (Sheffield-Henderson); 4. de Grady (F. N.); 5. Antoine (P. A.); 6. Reynertz (Gillet).

Kategorja 250 cm: 1. Hendley (Rex Acme), przebywa 312 km. w 3 godz. 30 min. 45. sek.; (średnia szybkość 88 km. 940 m.); 2. Davison (Levis) w 3 godz. 33. m. 21 s.; 3 Van Geert (Rush) 3 godz. 43 m. 46 s.

WZROST LICZBY MOTOCYKLI WE FRANCJI.

Mimo podwyższenia taksy rocznej od motocykli z 12 franków na 20 franków od miejsca liczba motocykli których było w roku 1922 42 864 wzrosła w roku 1923

ogromny gwóźdź na jaki nawet Inwulner by nie pomógł. Był to zdaje się gwóźdź jakim przybite są obręcze do kół w wozach. Zamiana koła zabiera nam 10. minut czasu. W Piaskach jesteśmy o godz 11,25 a w Fajsławicach o 11,35. Cała więc podróż z Warszawy do Fajsławic czyli 205 km. trwała 3 godz, 51 minut uzwględniając 1 godz, 10 min. postoju w Lublinie, 10 na zmianę koła i 7 minut błądzenia za Wawrem.

Jeżeli weźniemy pod uwagę tylko jazdę z Wawra skąd dopiero zacząłem jechać szybko to mamy 192 km. w 3 godz. 20 minutach czyli ze szybkością średnią ponad 59 km., godz. co dla 6 konnego samochodziku ważącego 720 kg. obciążonego do tego trzema pasażerami jest rezultatem pierwszorzędnym. Samochodzik ten kieruje się z kolosalną łatwością i trzyma drogę doskonale—przypuszczam, że i na mokrej drodze nie powinien zarzucać.

W Fajsławicach przybycie nasze narobiło ruchu. Część młodsza domu nie mogła się ukazać gdyż z powodu panującego gorąca była ubrana bardzo „letnio", pani domu zaś była w kościele. My także musieliśmy przed witaniem się nieco opylić nasze stroje no i zużyć masę wody na rączki. Wreszcie po umyciu się i oczyszczeniu zaraz po przywitaniu się i przeproszeniu za tak nagły i niespodziewany najazd poszliśmy do stawu by wykąpać się gdyż gorąco nie dawało nam żyć. Następnie nieco już rzeźwiejsi zaczęliśmy się znęcać nad porzeczkami w ogrodzie.

Przy obiedzie dopiero my „Warszawiacy" objaśnialiśmy arkana wielkiej polityki, p. Doncieux opowiadał swoje spostrzeżenia i uwagi o Polsce i t. p.

Mieliśmy pobożny zamiar wracać o 5-ej do Warszawy by za dnia dojechać lecz gościnni gospodarstwo słyszeć o tem nie chcieli. Przystaliśmy z przyjemnością na przedłużenie terminu odjazdu tembardziej, że należało jeszcze przezornie naprawić koło zepsute pod Lublinem gdyż kiszki zapaso-



Fajsławice. Okupacja naszego Renaulta przez panie i Boba

wej nie mieliśmy ani jednej. Po zdemontowaniu opony okazało się, że ów gwóźdź ogromny zrobił nam okropną szkodę, w kiszce było kilkanaście mniejszych i większych dziur. Zaczęliśmy łatać zapomocą ręcznego „5 Minute wulkanizer" i „Masticu" Michelina. Po kilku naprawach jednak okazało się powietrze dalej uchodzi „jak gdyby nigdy nic". Daliśmy więc za wygraną i postanowiliśmy ewentualnie naprawić w drodze tą kiszkę, która nam się zepsuje.

Teraz poszedł w ruch aparat fotograficzny, zaczęło się uwiecznianie naszego pobytu. We wszystkich zdjęciach niemałą, może dominującą rolę grał 6-tygodniowy projekt na buldoga zwany „Bobo". Miła ta psina jest rzeczywiście czarująca i nic się temu nie dziwię, iż jest ulubieńcem wszystkich. P. T. Czytelnicy mogą ją też podziwiać na załączonej fotografji.

Po kilku zdjęciach przed pałacem poszliśmy jeszcze raz do ślicznego parku i na folwark gdzie oglądaliśmy konie (znowu zdjęcie) potem samochody (Arbenz ciężarowy i Panhard osobowy) by po powrocie zasiąść do podwieczorku (na wsi ciągle się je), Dowiadujemy się, iż urodzaje prześliczne i żniwa zaczną się lada dzień. Pod Wawrem widzieliśmy już zresztą zboże w snopach.

Przypominam sobie ze wzruszeniem czasy wielkiej wojny kiedy to Fajsławice były dla mnie jedyną ostoją—tu przyjeżdżając na urlopy z włoskiego frontu wypoczywałem fizycznie i moralnie, tu dowiadywałem się dopiero co się w kraju dzieje, tu nabierałem otuchy co do przyszłości Polski widząc wszędzie niestrudzoną pracę dla Niej.

W Fajsławicach widziałem jeszcze przed wojną pierwsze szkółki dla ludu, współdzielnie i mleczarnie zorganizowane przez wieś pod egidą dworu. Tu też widziałem po raz pierwszy obecnego prezydenta Rzeczypospolitej kiedy jako inspektor współdzielni przyjechał z wizytą. Wspomnienia cisną się jedne za drugimi jednak muszę uważać na tok rozmowy by nie stracić nic z nowinek. P. Doncieux opowiada na odmianę o życiu we Francji.

Czas mija szybko przy miłej pogawędce i ani się spostrzegamy jak proszą do kolacji. Zjadamy ją szybko i dziękując miłym gospodarstwu za gościnę zabieramy się o godz. 10-20 w drogę powrotną. Przedtem jeszcze naciągam p. Florkowskiego na pożyczkę 6 kg. benzyny za co mi teraz jeszcze wstyd. Najechać kogoś, męczyć przez dzień cały i jeszcze brać od Niego benzynę to już doprawdy dużo.

Regulujemy jeszcze przed wyjazdem nasze reflektory i w drogę. Drogę powrotną odbywamy bez najmniejszego wypadku. Pod Gończycami zaczynają mi się oczy kleić (prawdopodobnie wskutek sutych imienin odbytych poprzedniego wieczoru w Warszawie) tak, że zmuszony jestem prosić p. Doncieux o prowadzenie samochodu.

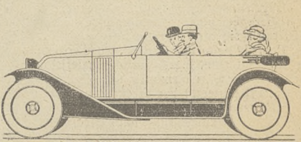
Przybywamy do Warszawy o godz. 3,25. Podróż powrotna trwała 4 godz. 25 min. to jest jechaliśmy z szybkością średnią około 46 km. na godz.

Samochód zużył 7 litr. 300 gr. benzyny na 100 km. Co do oliwy to zużywa on około 300 gramów na 100 km. Na przestrzeni 205 km. nie dolewaliśmy oliwy. Na równej drodze samochód ten bardzo szybko się rozbiega. Po 600 metrach osiągnąłem nim szybkość 64 km. Po stu metrach osiąga on szybkość 42 km. godz. po dwustu 50 km. godz. i po 400 km. 60 km. na godz. Widzimy z tego, że samochód ten przybiera najwięcej na szybkości w pierwszych stu metrach.

Hamulec działa wspaniale. Samochód przy szybkości 60 km. godz. daje się hamować na przestrzeni 40 metrów zapomocą jednego tylko hamulca.

Oczywiście nie miałem tego samochodu długo w rękach by przesądzać o jego trwałości jednak po przebyciu z górą 400 km. nie zauważyłem żadnego stukania ani też luzu tak, że mam wrażenie iż jest to także trwały bardzo wózek jak i wszystkie wyroby firmy Renault.

Stanisław Szydelski kpt.



na 51 254 czyli o 8 400 sztuk. Z tego szalonego rozwoju motocyklizmu widzimy, że jednak przy dobrych drogach jest to użyteczny i tani wehikuł. Kiedyż to w Polsce dojdziemy podobnego rozwoju tego pięknego i pożytecznego sportu.!





6 GODZINNY WYŚCIG TOROWY NA DYNASACH

Warszawskie Tow. Cyklistów, urządziło po raz pierwszy w Warszawie, 6-godzinny bieg torowy długodustansowy na parami. Regulamin biegu, opracowany drobiazgowo, przewidywał finisze co godzina, przyczem o zwycięstwie ogólnem decydowała suma punktów zdobytych przez każdą z par łącznie. Do startu stanęło 7 par jeźdźców miejscowych, oraz 3 pary łodzian. Jak było do przewidzenia, nie obyło się bez drobniejszych wypadków, w rezultacie których dwie odpadły w czasie biegu, skutkiem potłuczenia się jeźdźców. Bieg wygrała para Gronczewski-Stankiewicz mając pierwsze miejsca we wszystkich 6 finiszach, które wykonywał mistrz Polski Stankiewicz. Drugie miejsce zajęła para długodystansowców: Kwieciński-Kamiński, trzecie Iko-Lange. Zwycięstwo Stankiewicza we wszystkich 6 finiszach powietrza doskonałą formę naszego młodego mistrza, a Gronczewskiego stawia w rzędzie najleprzych stajerów.

ZAWODY O MISTRZOSTWO POLSKI.

Dnia 22-go b. m., rozegrane zostały na torze W. T. C. na Dynasach zawody kolarskie o tytuł mistrza Polski, które przyniosły zwycięstwo T. Stankiewiczowi z W. T. C.

W zawodach wzięło udział po czterech jeźdźców, delegowanych przez związki kolarskie Krakowa, Łodzi, Poznania i Warszawy.

Przebieg zawodów był następujący: W czterech przebiegach (w każdym z nich, na przestrzeni 2 okrążeń toru, brało udział po jednym przedstawicielu każdego miasta biorącego udział w zawodach wychodzą jako pierwsi do półfinału: „Iko", Lange J., Miller P. i Stankiewicz. Dotychczasowy „mistrz" Szymczyk z trudem osiągnął wątpliwe drugie miejsce skutkiem złej taktyki jazdy. Rozgrywka dla czterech jeźdźców, który w przedbiegach przybyli jako drudzy przynosi sensację ogólną: Na pierwszem miejscu przyszedł Rotwein (Kraków), który „uciekłszy" zaraz ze startu poprowadził bieg do końca, a Szymczyk zajął znowu drugie miejsce. Ci dwaj jeźdźcy weszli zatem dodatkowo do półfinału, który przynosi trzecią sensację: Szymczyk, lekceważąc sobie bieg przygrywa go o sumę za Langem, odpadadając w ten sposób z finału, do którego weszli: Stankiewicz, „Iko" i Lange J. Mistrzostwo Polski zupełnie niepewne. Połowa widzów oświadcza się za Stankiewiczem, druga wróży zwycięstwo sympatycznemu „Iko". Dookoła powstają zakłady. Zainteresowanie i poruszenie ogromne. Zwycięża niezbyt pięknym stylem, który dał nawet aż powód do protestu. Stankiewicz, zdobywając tytuł mistrza Polski, złoty żeton i czerwoną koszulkę z Białym Orłem Czas finału: ost. 200 mtr. 13 i dwie piąte sek.

Podnieść należy jako krok naprzód w organizacji zawodòw to, że przedbiegi startowano z miejsca. Niepotrzebnie jeszcze sam finał wyprowadzono startem lotnym.

Oprócz zawodów o mistrzostwo Polski rozgrywany był jeszcze szereg wyścigów, mniejszych, których wyniki przedstawiają się następująco: Wyścig juniorów: zwyc. Golba (800 mtr). II. Wyścig premjowy (10 okrążeń toru — 3,800 mtr.) 1) Popończyk 5 min. 32 i dwie piąte sek.) 2) Podgórski. Bieg następujący. Przebieg i wynik z góry przewidziany. III. Wyścig Scrath (800 mtt.) Janociński (6 ost. 200 mtr. 14 i dwie piąte sek). IV wyścig kwalifikacyjny (800 mtr). Kubasiński 15 i jedna piąta sek. V. Handicap, 100 mtr. Niciński 1 min. 19 dwie piąte sek. VI. Wyścig „de Demi - fond", 3000 mtr. Grochowski w 5 min. 15 sek. VII. Wyścig juniorów: pocieszenia 800 mtr., Oksiutycz, ost. 200 mtr. 10 i jedna piąta sek. VIII. Wyścig „de Demi-fond", 5 klm. Jabrzemski 8 min. 2 i jedna piąta sek. IX. Wyścig „de Demifond" 10 klm. Janociński 17 min. 40 i dwie piąte sek. X. Wyścig „Poznań"—„Ciechanów" na przestrzeni 3 klm. wygrywa Piskorski (Poznań). Ost. 200 mtr. 16 i jedna piąta sek.

TENNIS

MIĘDZYNARODOWY TURNIEJ TENNISOWY WE LWOWIE.

Zgłosiło się do Turnieju przeszło 60-ciu graczy, z zagranicy przybyli: San Galli, Rosetti, Todorowski, Patak, Kremer, Brüll, wszyscy z Rumunji, dwaj pierwsi z Bukaresztu, następni z Czerniowiec. dr. Rupis i dr. Hirsch z Opawy. Węgrzy w ostatniej chwili zawiedli; ponadto najsilniejsi reprezentanci (gracze) wszystkich Klubów Tennisowych w Polsce, jak: W. i K. Richterówne, Frey (z Łodzi), Kowalewscy z całą drużyną graczy (z Warszawy), Dubieńska, Szwede, Zachar również z drużyną graczy (z Krakowa) Schulz i Starkowski (z Poznania): oprócz wyżej wymienionych, gracze amerykańscy p. Hogan i Akston. Wyniki rozgrywek:

W grze pojedyczej Panów o mistrzostwo Lwowa: 1. Todorowski (Rumunja), 2. Rosetti (Rumunja), 3. San Galli (Rumunja) i 3. J. Kowalewski (Warszawa).

W grze pojed. Pan. o mistrzostwo Lwowa: O pierwsze i drugie miejsce doszły do rozgrywki: p. Richterówna i Kowalewska, które z powodu wyjazdu rozegrają match w Warszawie albo w Łodzi. Z powodu małej ilości zgłoszonych, tylko 1 i 2-ga nagroda.

W grze podwójnej Panów o mistrz. Lwowa: 1 San Galli i Rosetti (Rumunja) 2. Zachar — Gachet (Kraków Warszawa) 3. Miziewicz—Kuchar (Lwów), 4. Frey—R. Stahl (Łódź, Lwów).

W grze parami Pań i Panów o mistrz. Lwowa: 1. Dubieńska—San Galli (Kraków — Rumunja), 2. W, Richterówna — Frey (Łódź).

W grze pojed. Panów z przeddawaniem: 1. Gachet (Warszawa), 2. Drewnowski (Warszawa), 3. Dr. Rudis (Opawa), 3. Z. Stahl (Lwów).

W grze podwójnej Panów z przeddawaniem: 1. Dr. Rudis — Dr. Hirsch (Opawa), 2. Kowalewski — Drewnowski (Warszawa), 3. Elster—Wolisz (Lwów), 3. Gachet—Landau (Warszawa).

Gra pojedyncza Panów II kl.: 1. Lantner, 2. Dr. Rappaport, 3. Dr. Zawadzki, 3. Stelzer.



REGATY NA WIŚLE KOŁA WARSZ. WIOŚLARZY.

Koło Wioślarzy Warszawskich, istniejące zaledwie od lat trzech, zasługuje ze wszech miar na uznanie za swą młodzieńczą żywotność i serdeczne umiłowanie sportu, Prawie z niczego Koło Wioślarzy stworzyło piękną przystań o dosyć nawet zasobnym taborze, wznosząc prawie własnemi siłami budynek i urządzając nie tylko ładne i wygodne łazienki, ale nawet i ogród. Prócz tego urządzono tuż koło przystani warsztaty w których obecnie wykańcza się nowe modele łodzi wyścigowych.

Koło wioślarzy zdołało w krótkim przeciągu czasu zgrupować z pośród swych członków kilka znakomitych osad, które na ostatnichr egatach przyniosły Kołu kilka pięknych zwycięstw.

1) W biegu jedynek zwycięża bodajże najlepszy polski wioślarz Wróbel z W. T. W., bijąc Nowotkę z koła W. W.

2) W biegu czwórek rasowych osada Koła W. W. pod sterem S. Radwana zajęła pierwsze miejsce, bijąc w stylu osadę W. T. W.

3) W biegu młodzieży zwyciężyło znowu Koło W. W., bijąc łódź kaliską.

4) W biegu czwórek klepkowych dla seniorów powyżej lat 35, zwyciężyło także Koło W. W.

5) Nagrodę o mistrzostwo Warszawy, ofiarowaną przez Magistrat (przepiękny, wysoki na 90 cm. model pomnika Zygmunta), zdobyła osada A. Z. S. pod sterem Naratowskiego.

Tor na przestrzeni 2,200 m.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

REGULAMIN

II-go Międzynarodowego wyścigu samochodowego

w dniu 23 Września 1923 r.

I.

Automobilklub Polski organizuje w dniu 23 Września 1923 r. II-gi wyścig samochodowy na torze Struga-Czarna—Struga-szosą poprzeczną do szosy Zegrzyńskiej-szosą Zegrzyńską do grobli-groblą do Strugi, w trzech okrążeniach razem kilometrów 43 m. 638.

II.

Do wyścigu dopuszczone są: motocykle, trzykołówki, voiturette'y i samochody podzielone na kategorje zgodne z par, № 3,

III.

Podział na kategorje.

Klasa „A" motocykle

Kateg. 1 pojemn. cyl. do 250 cm. waga min. 40 kg. śred. op. min. 45 mm
„ 2 „ „ „ 350 „ „ „ 50 „ „ „ „ 50 „
„ 3 „ „ „ 500 „ „ „ 60 „ „ „ „ 55 „
„ 4 „ „ „ 550 „ „ „ 60 „ „ „ „ 55 „
„ 5 „ „ „ 750 „ „ „ 70 „ „ „ „ 60 „
„ 6 „ „ wzw. 750 „ „ „ 80 „ „ „ „ 65 „

Klasa „B" motocykle z wózkiem

„ 1 „ „ 750 „ „ „ 110 „ „ „ „ 60 „
„ 2 „ „ 1000 „ „ „ 120 „ „ „ „ 65 „
„ 3 „ „ wzw 1000 „ „ „ 130 „ „ „ „ 70 „

Klasa „C" cyclecars

„ 1 „ od 750-1100 „ od 150-350 „ „ „ 55-60 „

Klasa „D" voiturette'y turystyczne

„ 1 „ 1100 „ „ „ 350 „ „ „ „ „
„ 2 „ 1100-1500 „ „ „ 700 „ „ „ „ „
„ 3 „ 1500-2000 „ „ „ 1000 „ „ „ „ „

Klasa „E" samochody turystyczne

„ 1 „ 2000-2500 „ „ „ 1100 „ „ „ „ „
„ 2 „ 2500-3250 „ „ „ 1200 „ „ „ „ „
„ 3 „ 3250-4250 „ „ „ 1350 „ „ „ „ „
„ 4 „ nad 4250 „ „ „ 1500 „ „ „ „ „

Klasa „F" samochody wyścigowe

„ 1 „ do 1500 „ voiturette'y
„ 2 „ 1500-3000 „
„ 3 „ 3000-4500 „
„ 4 „ nad 4500 „

IV.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski zalicza zgłoszone pojazdy do jednej z wyżej podanych kategorji, przyczem decyzja ta jest bezapelacyjną. Pojemność cylindrów zaokrągla się do 1/10 litra.

Pojazdy będą ważone wraz z nadwoziem, kołami i gumami, lecz bez wody, materjałów pędnych, narzędzi i smarów (nie licząc zawartości w karterze) bez części zapasowych i bez zapasowych kół oraz gum.

Obsada samochodu, biorącego udział w wyścigu, składa się minimalnie z dwuch osób, t. j, kierowcy i mechanika za wyjątkiem klasy „A",

V.

Zgłoszenia

Do wyścigu dopuszczone będą pojazdy wyszczególnione w par. 3., zgłoszenia będą przyjmowane od sportsman'ów, również od firm samochodowych i zawodowców.

Uczestnicy wyścigu winni złożyć swe złoszenia do dnia 12 Września 1923 r. do godziny 18 w Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, 6, Ossolińskich Warszawa.

Wpisowe wynosi:

dla pojazdów klasy „A" . . Fr. szw. 5.
„ „ „ „B" . . „ „ 7.
„ „ „ „C" . . „ „ 10.
„ „ „ „D" . . „ „ 15.
„ „ „ „E" . . „ „ 20.
„ wyścigow. voit. „F" . . „ „ 30.
„ „ samoch. „F" . . „ „ 40.

Późniejsze zgłoszenia uwzględniane będę do dnia 18 Września do godziny 18, za dodatkową opłatą, wynoszącą 100% wpisowego.

Zgłoszenia należy wypisać na formularzu załączonym do regulaminu.

Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu pociąga za sobą dyskwalifikację zgłaszającego, odebranie licencji kierowcy sportowego na przeciąg trzech lat oraz opublikowanie w pismach.

Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamkniętą w dniu 19. Września o godzinie 20-ej.

VI.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski ma prawo ze względu na bezpieczeństwo lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązaną podać, wyłączyć nie które zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie, za zwrotem wpisowego.

Komisja Sportowa A. P. zastrzega sobie prawo odłożenia niniejszego wyścigu lub nawet zaniechania go o ile liczbą zgłoszeń okazałaby się niedostateczną.

VII.

Wszyscy kierowcy obowiązani są posiadać licencję sportową A. P. oraz pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez kompetentne władze.

Podania o licencje sportowe należy składać w sekretarjacie Komisji Sportowej A. P., dołączając uwierzytelnione odpisy na posiadane dokumenty, uprawniające do prowadzenia samochodu.

Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo przeegzaminowania praktycznego lub też niezgodzenia się na wydanie licencji, bez podania przyczyn.

VIII.

Pojazdy zapisane i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone dnia 23 września o godz. 6-ej rano przed A. P. 6, Ossolińskich, skąd zostaną skierowane do wagi. Zwycięskie pojazdy każdej kategorji będą natychmiast po ukończeniu wyścigu ważone powtórnie.

Wyścig rozpocznie się o godz. 10-ej rano ze startu koło trybun w Strudze sygnałem danym przez Komandora wyścigów—wystrzał z rewolweru.

Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas wyścigu, po ukończonym zaś—zwrócić A.P.

IX.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego pojazdu, uważa się moment, w którym starter daje sygnał do wyruszenia; jeśli w określonym czasie startowania danego samochodu, takowego na starcie nie będzie — wspomniany samochód może być pozbawionym prawa wzięcia udziału w wyścigu.

X.

Jeżeli Komisarz Sportowy naocznie stwierdzi złośliwe zajechanie drogi współzawodnikowi, pokrzywdzonemu przysługuje prawo żądania ponownego startu.

XI.

Cza rozporządzenia wyścigów, kolejność startów jest zależną wyłącznie od Komisji Sportowej A. P. i będzie ogłoszoną w dniu wyścigów.

XII.

Każdy samochód jest chronometrowany przez trzech chronometrażystów względnie przez chronometr automatyczny.

XIII.

Każdy z uczestników, przez swój zapis, uznaje jedyną jurysdykcję Komisję Sportową A.P. i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim jej zarządzeniom, w szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność, za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem jak też z osobami trzeciemi.

XIV.

A. P. i jego Komisja Sportowa nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem jak też z osobami trzeciemi, ani za żadne spowodowane szkody, natomiast cała odpowiedzialność ponoszą jest przez osobę powodującą wypadek, w myśl ustaw obowiązujących.

XV.

Nagrody

O nagrodach decyduje Jury wybrana przez Komitet A. P. Ustanowione są następujące nagrody:

a. Komisji Sportowej A. P. za największą bezwzględną szybkość dnia — ogólna dla samochodów klasy C. D. E. F.
b. Hrabiego Karola Raczyńskiego dla samochodów klas C. D. E. za najlepszą bezwzględną szybkość dnia — ogólna dla samochodów klasy C. D. E.
c. Pułkownika Włodzimierza Zagórskiego za najlepszą bezwględną szybkość osiągnięta na jednym z okrążeń.
d. Sztabu Generalnego za największą regularność jazdy z pośród zwycięzców w poszczególnych kategorjach w klasach C. D. E.
e. Oddziału III Sztabu Generalnego dla Klasy A. za najlepszą bezwględną szybkość między poszczególnemi kategorjami.
f. Pawła Bitschana Puhar wędrowny, za największą bezwzględną szybkość osiągniętą przez Członka Automobilklubu Polski—Nagroda zdobyta trzykrotnie—nie koniecznie kolejno — przechodzi na własność zdobywcy.
i. Dyplom dla wszystkich uczestników, którzy ukończyli wyścig.

Prócz powyższych nagród będą wyznaczone ogólne nagrody dla poszczególnych klas, których regulamin zostanie ogłoszony najpóźniej na 2 tygodnie przed dniem zamknięcia zapisów w czasopiśmie Auto.

XVI.

Wszystkie maszyny wygrywające stoją do dyspozycji Jury—dla kontroli, ewentualnie mogą być nawet rozebrane.

XVII.

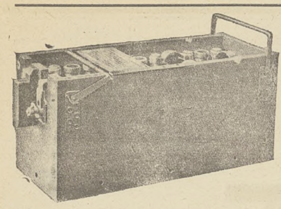
Wszelkie reklamacje powinny być podane pisemnie i doręczone jednemu z Komisarzy Sportowych (opaska zielona). Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców muszą być złożone do godziny 18-ej dnia 18-go Września r. b., tyczące zaś samego wyścigu w trzy godziny po zakończeniu takowego; reklamacje winny być opłacone suną Fr. szw. 30.

XVIII.

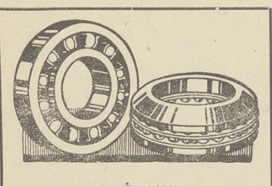
Rozdanie nagród nastąpi dnia 26. Września o godzinie 20-ej w lokalu A. P. Wyniki wyścigu opublikowane zostaną do dnia 25-go Września 1923 r.

XIX.

W wypadkach zgłoszonych, a nieprzewidzianych niniejszym regulaminem decydująco i ostatecznie rozstrzyga Jury A. P.



PIERWSZA
KRAJOWA FABRYKA AKUMULATOTÓW
„ERGS"
właśc. inż. GOLDE
WARSZAWA, ELEKTORALNA Nr. 10 — TELEFON Nr. 1 93 59.
POLECA WSZELKIEGO RODZAJU AKUMULATORY do OŚWIETLENIA, STARTERU, ZAPALANIA etc.
POJEMNOŚĆ I TRWAŁOŚĆ GWARANTOWANA
Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania.



KULKOWE ŁOŻYSKA
I KULKI STALOWE



GŁÓWNY SKŁAD NA POLKĘ
KAROL KUSKE
WARSZAWA, NOWOGRODZKA № 12.
Tel. 63-61, depesze: „KARKUS".

PRZYBORY SAMOCHODOWE

SPECJALNOŚĆ:
KARBURATORY
„GRAETZIN"

Okucia do karoserji zamki, zawiasy, kątowniki mosiężne.

Blacha aluminjowa,

Listwy do drzwiczek T: żelazne i aluminjowe.

Wentyle surowe.

Łańcuchy do samochodów, cyklonet i motocykli.

Obręcze „Continental".

Pierścienie do tłoków wszystkie normalne wymiary na składzie.

Opony, kiszki, gumy pełne oraz wszelkie inne części.

L. KRUPKA
Warszawa, Pl. Trzech Krzyży № 8
telefon 210-70
Hurt. Detal.

Polskie Towarzystwo dla Handlu i Przemysłu Samochodowego

VARSOVIE  AUTOMOBILE

Spółka Akcyjna
WARSZAWA

CENTRALA, ul. Sienkiewicza 4, tel. 237-22, 236-64 i 99-85.
GARAŻE i STACJA BENZYNOWA, ul. Kopernika 4/6, tel. 12-78 i 319-52.
FABRYKA i REMONT KAROSERJI, WARSZTATY REPERACYJNE ul. Dobra 69, tel. 206-99.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO SAMOCHODÓW
MINERWA-MOTORS.
4 cyl. 15/24-28 KM., 4 cyl. 20/35-40 KM., 6 cyl. 20/35-40 KM., 6 cyl. 30/50-60 KM.
DODGE-BROTHERS.
4 cyl. 13. 15/32 KM.
HURTOWY SKŁAD OPON i KISZEK „MICHELIN" (FRANCJA)
MASYWY BERGOUGNAN (FRANCJA) I WSZELKIE AKCESORJA SAMOCHODOWE.

AUTO-AGENCJA

wł. T. Fijałkowski
Warszawa, Foksal № 12, Tel. 91-55.

Kupno Sprzedaż Komis

Samochodów Pierwszorzędnych
Fabryk, osobowych i ciężarowych.

Auto-Warsztaty

J. ADAMCZEWSKI

AKCESORJA SAMOCHODOWE



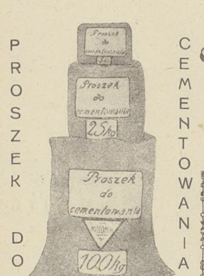
ARTYKUŁY TECHNICZNE

R. z. 1912

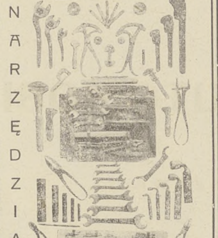


WARSZAWA ul. Nowy Świat 12
Tel. 265-36.

PROSZEK DO CEMENTOWANIA



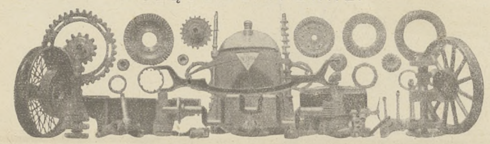
PIERŚCIENIE TŁOKOWE



MAGNETA Bosch, Eisemann, Mea n. oraz CZĘŚCI ZAMIENNE

NARZĘDZIA

CZĘŚCI ZAMIENNE:

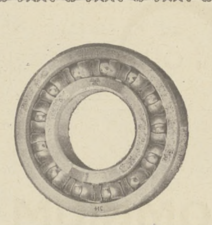


BIURO TECHNICZNE
FRANCISZEK PANCER, inż.
Warszawa, Szpitalna № 3, tel. 243-41.

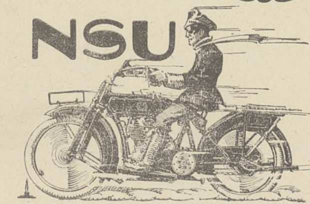
Poleca po cenach konkurencyjnych:
ŁOŻYSKA, KULKOWE, ROLKOWE
i KULKI

Wykwalifikowany Szofer-mechanik
dokładnie obeznany z różnemi konstrukcjami maszyn tak wybuchowych jak i parowych i znający również instalację elektryczną. Samotny skromnych wymagań, poszukuje posady możliwie od 1-go sierpnia. Najchętniej do majątku lub większej instytucji, łaskawe oferty, poczta Opoczno, kopalnia Parczów, ziemia Radomska. Piotr Makowski.

ŁOŻYSKA KULKOWE
„S. M. G."



Francuskiej wytwórni
Société de Mécanique de Gennevillers
wszelkich typów i wymiarów poleca
Biuro techniczne „ARTOS"
NOWOGRODZKA 42. TEL. 215-07.



Jednocylindrowy 2 KM.
Dwucylindrowy 4 KM.
Dwucylindrowy 8 KM.
ze skrzynką biegów i łańcuchem
Przywózki „ANFA"
z szybą ochronną, dachem i bagażnikiem.
Dostawa ze składu natychmiastowa.

Generalna reprezentacja na Pomorze.
Specjalny Dom Handlowy.
Walter Friedt.
Gdańsk, Mattebuden Nr. 9.

Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto". Druk-Tłocznia P. SZWEDE, Warszawa Warecka 9, tel. 509-31.